

19.8.2004

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 Date of Application: 2003年 9月22日

REC'D 10 SEP 2004
WIPO PCT

出願番号 Application Number: 特願2003-330633

[ST. 10/C]: [JP2003-330633]

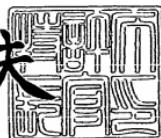
出願人 Applicant(s): 日産自動車株式会社

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

2004年 6月21日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



BEST AVAILABLE COPY

【書類名】 特許願
【整理番号】 NM03-00503
【提出日】 平成15年 9月22日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 H01M 8/02
【発明者】
 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
 【氏名】 千葉 啓貴
【発明者】
 【住所又は居所】 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 日産自動車株式会社内
 【氏名】 大江 伸史
【特許出願人】
 【識別番号】 000003997
 【氏名又は名称】 日産自動車株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100083806
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 三好 秀和
 【電話番号】 03-3504-3075
【選任した代理人】
 【識別番号】 100068342
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 三好 保男
【選任した代理人】
 【識別番号】 100100712
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 岩▲崎▼ 幸邦
【選任した代理人】
 【識別番号】 100087365
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 栗原 彰
【選任した代理人】
 【識別番号】 100100929
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 川又 澄雄
【選任した代理人】
 【識別番号】 100095500
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 伊藤 正和
【選任した代理人】
 【識別番号】 100101247
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 高橋 俊一
【選任した代理人】
 【識別番号】 100098327
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 高松 俊雄
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 001982
 【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】	特許請求の範囲 1
【物件名】	明細書 1
【物件名】	図面 1
【物件名】	要約書 1
【包括委任状番号】	9707400

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

金属板の表面上に貴金属層を形成して 5 % 以上の圧下率により圧延加工を施してクラッド化したクラッド化薄板に対してプレス成形して、中央部に断面形状が所定の波型又は凸型としたガス流路部を形成すると共に、前記中央部の外周に平坦部を形成し、

予め、前記クラッド化薄板の貴金属層の破断及び金属板露出による耐食性的低下が無視できる限界の限界板厚残存率（加工後の板厚を、元の板厚で割った値）を求めておき、

前記ガス流路部の流路に直交する方向の断面形状について、ガス拡散層に接触するリブ山中央部の板厚 t_1 、リブ山肩部の最も板厚が薄い部分の板厚 t_2 、リブ山斜面部の板厚 t_3 、周辺部のセパレータの板厚 t_4 とした場合に、

$t_2 \geq t_4 \times \text{限界板厚残存率}$ の関係を満たすことを特徴とする燃料電池用セパレータ。

【請求項 2】

前記限界板厚残存率は、クラッド化薄板に、平面歪みを付与して段階的に所定の平面塑性歪を与えたサンプルについて各々板厚残存率を測定し、前記貴金属層の微小な破断及び前記金属板露出の有無を観察し、必要に応じて耐食性悪化率を測定することにより、クラッド化薄板の貴金属層の破断及び金属板露出による耐食性的低下が無視できる限界の値としたことを特徴とする請求項 1 記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 3】

さらに、 $t_2 \geq t_4 \times 0.7$ の関係を満たすことを特徴とする請求項 1 記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 4】

ガス流路部の断面形状のガス拡散層と接触する側における、測定位置近傍の外側角部曲率半径 R_{out} 、裏側の内側隅部の曲率半径が最も小さい部分の隅部曲率半径 R_{in} とした場合に、

R_{out} が正（ R_{out} 部が凸曲率）、 $R_{out} / (R_{in} + t_2)$ が 5 以下、 R_{out} / t_2 が 1.0 以下及び R_{out} / R_{in} が 1.0 以下の関係を満たすことを特徴とする請求項 1 乃至 3 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 5】

R_{out} が 0.6 mm 以下であることを特徴とする請求項 1 乃至 4 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 6】

さらに、 $t_2 / t_3 \geq 0.75$ 、 $t_3 \geq t_1$ の関係を満たすことを特徴とする請求項 1 乃至 5 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 7】

前記金属板は、鉄基合金、Ni 基合金及び Ti 基合金の中から選択される 1 種又は 2 種以上を組み合わせた合金から形成されることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 8】

前記金属板は、オーステナイト系ステンレス鋼又はフェライト系ステンレス鋼から形成されることを特徴とする請求項 1 、 2 又は 7 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 9】

前記貴金属層は、Au 又は Au 合金であることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 10】

前記クラッド化薄板の板厚 t_4 が 0.05 mm ~ 0.1 mm 、貴金属層の厚さが 0.01 μ m ~ 0.05 μ m であり、前記貴金属層は前記クラッド化薄板の厚さの 1/1000 ~ 1/10000 であることを特徴とする請求項 1 、 2 又は 9 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 11】

断面形状のリブ山肩部及び板厚 t_2 の部分の表面において、前記貴金属層が破断せず下地母材である金属板が露出しないか、又は、前記貴金属層が破断して下地母材である金属板が露出した場合であっても全面積に対する露出した金属板の面積率が 1% 以下であることを特徴とする請求項 1 乃至 10 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータ。

【請求項 12】

電解質膜の両面にそれぞれ酸化剤極及び燃料極を形成した膜電極接合体と、前記膜電極接合体の酸化剤極側に配置した酸化剤極側セパレータと、前記膜電極接合体の燃料極側に配置した燃料極側セパレータと、を有し、前記膜電極接合体と前記各セパレータとの間にそれぞれ燃料ガス流路及び酸化剤ガス流路を形成した単セルを複数個積層し、各単セル間に冷却水流路を形成した燃料電池スタックであって、前記酸化剤極側セパレータ及び燃料極側セパレータは、請求項 1 乃至 11 のいずれか 1 項に記載の燃料電池用セパレータとしたことを特徴とする燃料電池スタック。

【請求項 13】

請求項 12 記載の燃料電池スタックを搭載し、これを動力源として用いたことを特徴とする燃料電池車両。

【請求項 14】

金属板の表面上に貴金属層を形成して 5% 以上の圧下率により圧延加工を施してクラッド化したクラッド化薄板を用いて、このクラッド化薄板を延伸する予備プレス成形工程と、前記クラッド化薄板を所定の波形形状にプレス成形してガス流路部を形成する仕上げプレス成形工程と、を有することを特徴とする燃料電池用セパレータの製造方法。

【請求項 15】

前記仕上げプレス成形工程は、前記クラッド化薄板を曲げ加工して波形形状のガス流路部を構成するものであり、曲げ加工時に、クラッド化薄板の面方向におけるガス流路溝と直交する方向に、圧縮応力を負荷することを特徴とする請求項 14 記載の燃料電池用セパレータの製造方法。

【請求項 16】

前記予備プレス成形工程は、予備プレス成形後の成形高さが、製品の成形高さの 1.25 倍以上となるように、前記クラッド化薄板を延伸してプレス成形するものであることを特徴とする請求項 14 記載の燃料電池用セパレータの製造方法。

【書類名】明細書

【発明の名称】燃料電池用セパレータ、燃料電池スタック及び燃料電池用セパレータの製造方法並びに燃料電池車両

【技術分野】

【0001】

本発明は、燃料電池用セパレータ、燃料電池及びこれらの製造方法並びに燃料電池車両に関する。

【背景技術】

【0002】

燃料電池は、燃料である水素ガスと酸素ガスとを電気化学的に反応させて、燃料の持つ化学エネルギーを電気エネルギーに直接変換する装置である。化学エネルギーを電気エネルギーに直接変換できるため、燃料電池の発電効率は火力発電などの他の発電システムに比べて高い。また、化石燃料を使用しないため資源の枯渇が問題とならず、発電に伴い排ガスが生じない等の利点を有するため、燃料電池は地球環境保護の観点からも注目されている。

【0003】

燃料電池は、使用される電解質の種類に応じて、固体高分子電解質型、リン酸型、融液炭酸塩型及び固体酸化物型等がある。そのうちの1つである固体高分子電解質型燃料電池（PEFC：Polymer Electrolyte Fuel Cell）は、電解質として分子中にプロトン伝導性電解質として機能することを利用した電池である。固体高分子電解質型燃料電池は、比較的の低温で作動し、発電効率も高いため、電気自動車搭載用を始めとする各種の用途が見込まれている。

【0004】

上記固体高分子電解質型燃料電池は燃料電池スタックを含み、燃料電池スタックは、基本単位となる単セルを複数個積層して、両端部をエンドフランジで挟み、締結ボルトにより固定して一体に構成される。

【0005】

図17は、燃料電池スタックを形成する単セルの構成を示す断面図である。図17に示すように、単セル30は、固体高分子電解質膜31の両側に酸素極32及び水素極33を接合して一体化した膜電極接合体を有する。酸素極32及び水素極33は、反応膜36及びガス拡散層37（GDL: gas diffusion layer）を備えた2層構造であり、反応膜36は固体高分子電解質膜31側に形成される。酸素極32及び水素極33の両側には、酸素極側セパレータ34及び水素極側セパレータ35を各々設置し、各セパレータ34, 35により、酸素ガス流路、水素ガス流路及び冷却水流路を形成している。

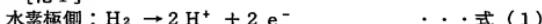
【0006】

上記構成の単セルは、固体高分子電解質膜31の両側に酸素極32、水素極33を配置して、通常、ホットプレス法により一体に接合して膜電極接合体を構成し、膜電極接合体の両側にセパレータ39, 40を配置して製造する。酸素極32及び水素極33はボーラス状であり、その内部をガスや水が通過する。上記単セルから構成される燃料電池では、水素極側に、水素、二酸化炭素、窒素、水蒸気の混合ガスを供給し、酸素極側に空気及び水蒸気を供給すると、主に、固体高分子電解質膜31と反応膜36との間の接触面において電気化学反応が起こる。以下、より具体的な反応について説明する。

上記構成の燃料電池スタックにおいて、酸素ガス流路及び水素ガス流路に酸素ガス及び水素ガスが各々供給されると、酸素ガス及び水素ガスが各ガス拡散膜37を介して反応膜36側に供給され、水素極側及び酸素極側の反応膜37において反応が起こる。

【0007】

【化1】



水素極33側に水素ガスが供給されると、式(1)の反応が進行して、 2H^+ と 2e^-

とが生成する。2 H⁺は、水和状態で固体高分子電解質膜31内を移動して酸素極32側に流れ、2 e⁻は負荷38を通って水素極33から酸素極32に流れる。酸素極32側では、2 H⁺と2 e⁻と供給された酸素ガスとにより、式(2)の反応が進行して、電力が生成する。

【0008】

上記燃料電池スタックに使用されるセパレータは、各単セル間を電気的に接続する機能を有するため、電気伝導性が良好であり、かつ、構成材料との接触抵抗が低いことが要求される。また、セパレータは、水素ガスと酸素ガスとを隔離するものであるため、水素ガスや酸素ガスの反応ガスに対してのガス気密性が高いことが必要である。さらに、燃料電池に供給される各ガスの温度は、80[℃]～90[℃]と高温であり、セパレータは高温状態のガスに晒されるため、水素ガス及び酸素ガスを酸化還元する際の反応に対する耐食性が要求される。

【0009】

例えば、セパレータとして、原材料であるカーボンをプレート状に成形し、その両面側に反応ガス流路を形成したものが開示されている(非特許文献1参照)。

【0010】

図18は、プレート状のカーボン製のセパレータを使用した単セルの構成を示す断面図である。図18に示すように、固体高分子電解質膜39の両面側に酸素極40及び水素極41を設置して膜電極接合体とし、この膜電極接合体の両面側にセパレータ39,40を配置している。

【0011】

しかしながら、カーボン製のセパレータにすると、セパレータとガス拡散電極等の構成材料との接触抵抗は低く、この点からは優れているが、金属製のセパレータと比較すると強度が低かった。セパレータの厚さを薄くして燃料電池を小型化し、燃料電池を自動車等の移動体車両に搭載したいという要求があるが、セパレータの厚さを薄くするためには限界があり、セパレータの厚さは、少なくとも1[mm]～5[mm]程度必要であった。

【0012】

そこで、近年、燃料電池の小型化及び低コスト化を実現するために、金属薄板をセパレータとして使用し、金属薄板をプレス成形して、断面が連続した波型形状を有するセパレータを使用する試みがなされている(特許文献1及び特許文献2参照)。

【0013】

さらに、前述したように、セパレータの特性として、ガス拡散電極等の構成材料との間の接触電気抵抗が低く、水素ガス及び酸素ガスの酸化還元反応に対して高い耐食性を有することが要求される。このため、金属板の表面に貴金属層を形成して、5%以上の圧下率で圧延加工を施してクラッド化してクラッド合金薄板とし、クラッド合金薄板を所定形状にプレス成形し、水素ガス又は酸素ガスを流通させるガス通路を形成したセパレータが開示されている(特許文献3及び特許文献4参照)。

【0014】

本技術によれば、基材上に皮膜として貴金属層を表面被覆して、基材及び皮膜である貴金属層の両者を圧延しているため、両者の密着力が高くなりクラッド材と同程度の密着力を得られる。また、貴金属層のボーラス構造を緻密化することができるだけでなく、ピンホールが閉孔して耐食性が良くなる。このため、圧延後に塑性加工を施しても、皮膜である貴金属層が剥離することがない。さらに、圧延すると耐食性が向上するため、皮膜を薄肉化して低コスト化できるだけでなく、表面に貴金属層を形成したため、ガス拡散電極等の構成材料との接触電気抵抗を低くすることができる。

【非特許文献1】「固体高分子型燃料電池の開発と実用化」(株)技術情報協会1999年発行(第92頁)

【特許文献1】特開2000-323149号公報(第4頁、第1図)

【特許文献2】特開2002-190305号公報(第3頁、第1図)

【特許文献3】特開2002-260681号公報(第3頁、第2図)

【特許文献4】特開2002-254180号公報（第2頁、第1図）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0015】

しかしながら、金属板の両面側に貴金属層を形成し、5%以上の圧下率により圧延加工を施してクラッド合金薄板とし、クラッド合金薄板を用いて、所定の形状となるようにプレス成形したセパレータでは、所定の断面形状を得ようとすると、特に、強加工される反応ガス流路部断面形状のリブ山肩部において、下地母材に局所的に過大な伸び歪が生じてしまっていた。また、この歪に表層の貴金属層が追随できず、表層の貴金属層に数 $[\mu\text{m}]$ × \times 數十 $[\mu\text{m}]$ 程度の微小なクラックが多数発生し、この部分で下地の母材が露出するため耐食性が低下し、表面に貴金属層を形成した割には耐食性が向上しなかった。

【0016】

また、表層貴金属層の微小破断は、貴金属層自身の欠陥によるものではなく、下地母材に局所的に過大な伸び歪が生じ、この歪に表層貴金属層が追随できず、結果として貴金属層が微小破断してしまうものであった。

【課題を解決するための手段】

【0017】

上記課題を解決するため、本発明者らは、金属板の表面上に貴金属層を形成し、5%以上の圧下率で圧延加工を施したクラッド合金薄板を用い、プレス成形により所定のセパレータ形状にする場合に、リブ山肩部で発生する表層貴金属層の微小クラックと微小クラックの発生に伴う下地母材である金属板の露出による耐食性的低下を防止すべく、プレス成形方法及び製品のガス流路部断面形状と貴金属層で発生する微小クラックとの関係について鋭意研究を重ねた。そして、クラッド化薄板をプレス成形して所定の形状とする際、材料を延伸する予備プレス成形工程1段以上と、所定の形状とする仕上げプレス成形工程と、を有する2段以上の多段成形を行ふと、予備プレス成形工程ではなく仕上げプレス成形工程時に、下地母材である金属板の露出を伴う貴金属層の微小クラックが発生することが判明した。また、微小クラックは一軸引っ張り試験では再現できず、表面積が増大する平面歪を与えられる球頭張り出し試験でないと再現できないことが判明し、さらに、球頭張り出し試験にて、平面歪量及び板厚減少量をある値以下に抑えないと、微小クラックが発生しないこと（クラッド材の母材、表面貴金属層の材質、クラッドする際の圧下率により異なるが、微小クラック発生限界平面歪、もしくは微小クラック発生限界板厚残存率が存在すること）が判明した。また、リブ山肩部の減肉率を微小クラック再現試験で得られた値以下に抑え、又は、板厚に対するリブ山肩部の曲率半径の比率をある値以上にすれば、耐食性の観点からは無視できる程度に微小クラックの発生を抑えられることが判った。さらに、所定の断面形状とするためには、多段プレス成形のうち、予備プレス成形工程での成形高さを製品での成形高さよりある値以上の比率で高め、また、仕上げプレス成形工程時に、リブ山肩部の曲げと共に同時に圧縮応力を負荷できるように、予備プレス成形時に十分に材料を延伸しておくことが重要となることが判明した。さらに、これらの結果から、微小クラックの発生を耐食性の観点からは無視できる程度に抑えられることを見出し、上記知見に基づき本発明を完成したものである。

【0018】

すなわち、第1の発明である燃料電池用セパレータは、金属板の表面上に貴金属層を形成して5%以上の圧下率により圧延加工を施してクラッド化したクラッド化薄板に対してプレス成形して、中央部に断面形状が所定の波型又は凹凸型としたガス流路部を形成すると共に、前記中央部の外周に平坦部を形成し、予め、前記クラッド化薄板の貴金属層の破断及び金属板露出による耐食性的低下が無視できる限界の限界板厚残存率を求めておき、前記ガス流路部の流路に直交する方向の断面形状について、ガス拡散層に接するリブ山中央部の板厚 t_1 、リブ山肩部の最も板厚が薄い部分の板厚 t_2 、リブ山斜面部の板厚 t_3 、周辺部のセパレータの板厚 t_4 とした場合に、 $t_2 \geq t_4 \times$ 限界板厚残存率の関係を満たすことを要旨とする。

【0019】

また、第2の発明である燃料電池スタックは、電解質膜の両面にそれぞれ酸化剤極及び燃料極を形成した膜電極接合体と、前記膜電極接合体の酸化剤極側に配置した酸化剤極側セパレータと、前記膜電極接合体の燃料極側に配置した燃料極側セパレータと、を有し、前記膜電極接合体と前記各セパレータとの間にそれぞれ燃料ガス流路及び酸化剤ガス流路を形成した単セルを複数個積層し、各単セル間に冷却水流路を形成した燃料電池スタックであって、前記酸化剤極側セパレータ及び燃料極側セパレータは、請求項1乃至11のいずれか1項に記載の燃料電池用セパレータとしたことを要旨とする。

【0020】

さらに、第3の発明である燃料電池車両は、上記燃料電池スタックを搭載し、これを動力源として用いたことを要旨とする。

【0021】

また、第4の発明である燃料電池用セパレータの製造方法は、金属板の表面上に貴金属層を形成して5%以上の圧下率により圧延加工を施してクラッド化したクラッド化薄板を用いて、このクラッド化薄板を延伸する予備プレス成形工程と、前記クラッド化薄板を所定の波形形状にプレス成形してガス流路部を形成する仕上げプレス成形工程と、を有することを要旨とする。

【発明の効果】

【0022】

本発明の燃料電池用セパレータによれば、構成材料との接触抵抗を低減できるだけでなく、ガス流路のリブ山肩部における表面貴金属層の微小クラック発生及び微小クラック発生に伴う下地母材である金属板の露出を防止でき、耐食性の低下を防止できる。

【0023】

本発明の燃料電池によれば、発電効率を損なうことなく高い発電効率を維持できると共に、小型化することができる。

【0024】

本発明の燃料電池車両によれば、小型化した軽量の燃料電池を車両に搭載することにより、車両重量を低減して省燃費化を図ることができ、走行距離の長距離化を図ることができる。

【0025】

本発明の燃料電池用セパレータの製造方法によれば、ガス拡散電極との接触抵抗を低減して発電効率を高めると共に、耐食性の低下を防止した燃料電池用セパレータを得ることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0026】

以下、本発明の燃料電池用セパレータ及びその製造方法、燃料電池スタック並びに燃料電池車両について、本発明の実施の形態に係る燃料電池スタックを搭載した燃料電池電気自動車の例を挙げて第1実施形態から第3実施形態までを用いて説明する。

【0027】

<第1実施形態(図1～図12,表1,表2)>

本発明の実施の形態では、燃料電池用セパレータ及びその製造方法について、インターデジート型流路を備えた固体高分子型燃料電池用セパレータを例に挙げて、図1～12、表1及び表2を用いて説明する。

【0028】

図1は、インターデジート型流路を形成した固体高分子型燃料電池用セパレータのガス流路面側の上面図であり、図2は、その断面形状を示す模式図である。図3は、セパレータのガス流路部を斜視的に示す模式図である。

【0029】

図1に示すように、固体高分子型燃料電池用セパレータ1は、発電部としての中央部2に電流を導通させる凸形状のリブ山3とリブ山3に隣接した凹形状のガス流路溝4とを交

互に形成して凹凸形状とし、ガス流路溝4は、中央部2の対角線上の端部に形成されたガスマニホールド5に連結している。中央部2外周のセバレータ1の外周縁部にはビード部6を形成しており、セバレータ1を断面から観察すると、図2に示すように連続した波型形状を有する。

【0030】

図3は、燃料電池用セバレータ1の中央部2におけるガス流路部を示す斜視図である。図3に示すように、燃料電池用セバレータ1の中央部2には、リブ山平坦部7からリブ山斜面部8を介してガス流路溝底部9が連続しており、リブ山平坦部7及びガス流路溝底部9が略平行に配置される。

【0031】

上記形状の燃料電池用セバレータ1は、下地母材である金属板の両面に耐食性かつ導電性の表面処理を施して被覆層を形成したクラッド化薄板から構成される。

【0032】

下地母材である金属板としては、鉄基合金、Ni基合金、Ti基合金及びステンレス合金の中から選択される1種又は2種以上を組み合わせた合金から形成すると良く、このような種類の合金を使用することにより、耐食性かつ生産性の優れた燃料電池セバレータを低コストにより提供することができる。

【0033】

上記鉄基合金の中でも、SUS304及びSUS316等のオーステナイト系ステンレス鋼板、あるいはSUS430等のフェライト系ステンレス鋼板を使用することが最も好ましく、耐食性及び生産性の優れた燃料電池セバレータを低コストにより提供することができる。

【0034】

被覆層は、下地母材である金属板上に厚さ0.01[μm]～0.05[μm]の貴金属層を形成し、5[%]以上の圧下率により圧延して形成された層である。被覆層は、金(Au)、プラチナ(Pt)又は銀(Ag)等の貴金属から構成することが好ましく、の中でも、特に、Au又はAu合金とすることが好ましい。Au又はAu合金から貴金属層を形成することにより、耐食性及び展延性が良好で電気伝導度が高いだけでなく、隣接するガス拡散電極等の構成材料との接触電気抵抗の低い燃料電池用セバレータを得ることができる。

【0035】

セバレータ周辺部のプレス成形加工を受けていない部分のクラッド化薄板の板厚t4は0.05[mm]～0.10[mm]の範囲とすることが好ましい。クラッド化薄板の板厚t4が0.05[mm]未満になると、セバレータの強度が低下してしまい、板厚t4が0.10[mm]を超えると重量が重くなり、自動車等の移動体車両用としては不向きだからである。また、貴金属層の厚さは0.01[μm]～0.05[μm]の範囲とすることが好ましい。

【0036】

さらに、上記燃料電池用セバレータにおいて、貴金属層は、金属板の厚さの1/1000～1/10000の範囲とすることが好ましい。貴金属層の厚さを本範囲と規定したのは、貴金属層の厚さが本範囲よりも薄くなると耐食性が低下し、貴金属層が本範囲よりも厚くなるとコストが高騰してしまうからである。上記範囲の厚さに貴金属層を規定することにより、耐食性に優れ、隣接する構成部材との接触電気抵抗を低く抑えた燃料電池セバレータを低コストにより提供することができる。

【0037】

燃料電池用セバレータ1の製造方法については後述するが、まず、下地母材である金属板の両面に耐食性かつ導電性の表面処理を施して被覆層を形成し、所定の厚さ(板厚t4)のクラッド化薄板を作製する。次に、板厚t4のクラッド化薄板に對して、段階的に所定の平面塑性歪を与えたサンプルを作製し、セバレータの板厚、表面貴金属層の微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴う下地母材である金属板の露出の有無を各々測定した。そして、下地母材の露出に起因した耐食性的低下が無視できる限界の板厚を求めて

、リブ山肩部の最も板厚が薄い部分の板厚 t_2 を限界板厚以上に構成したものである。

【0038】

なお、表層貴金属層に微小クラックが発生し、微小クラックの発生に伴う下地母材の露出について的確に判別するには、検出深さの深いEPMA（電子線プローブ微小分析）等ではなく、オージェ電子分光分析により観察するといい。オージェ電子分光分析では、貴金属層の主要元素及び下地貴金属材料の主要元素について、 $\times 500$ 倍～ $\times 5000$ 倍程度で元素マッピング分析を行い、貴金属元素が検出されない部分と、下地金属元素が検出される部分との位置及び形状が合致しているか否かを観察することにより判別することができる。

【0039】

ガス流路溝4の流路方向と直行する方向の断面形状について、ガス拡散層に接触するリブ山中央部の板厚 t_1 、リブ山肩部の最も板厚が薄い部分の板厚 t_2 、斜面部の板厚 t_3 及び周辺部のプレス成形加工を施していない部分の板厚 t_4 とした場合に、板厚 t_2 は、 $t_2 \geq 0.7 \times t_4$ の関係を満たすことが好ましく、より好ましくは $t_2 \geq 0.74 \times t_4$ である。板厚 t_2 を本範囲に規定することにより、リブ山肩部における表層貴金属層の微小クラックの発生を防止し、リブ山肩部の発生に伴う下地母材の露出を抑制して、耐食性の低下を防止することができる。さらに、以下に示す関係を満たすことが好ましい。

【0040】

ガス流路部の断面形状におけるガス拡散層と接触する面側における、測定位置近傍の外側曲率半径 R_{out} 及び裏側の内側曲率半径最小値 R_{in} とした場合に、 R_{out} は正の曲率を有することが好ましい。また、 $R_{out}/(R_{in}+t_2)$ は5以下とすることが好ましく、より好ましくは1.5以下である。 R_{out}/t_2 は5以下とすることが好ましく、1.0以下とすることがより好ましい。さらに、 R_{out}/R_{in} は1.0以下とすることが好ましく、2以下とすることが好ましい。リブ山肩部の最小板厚と板外側曲率半径、板内側曲率半径との間の形状を本範囲に規定したのは、本範囲を外れると、表層である貴金属層の微小クラックが発生してしまい、微小クラックの発生に伴う下地母材である金属板が露出して耐食性が低下してしまうからである。

【0041】

さらに、リブ山肩部の板外側曲率半径の絶対値について、 R_{out} は0.6 [mm]以下と規定することが好ましく、より好ましくは0.5 [mm]以下である。 R_{out} を0.6 [mm]以下に規定することにより、表層貴金属層の微小クラックの発生を防止し、微小クラックの発生に伴う下地母材の露出を完全に抑制することができる。

【0042】

また、セバレータ断面におけるリブ山肩部の最小板厚とリブ山斜面部の板厚との関係、リブ山斜面部とリブ山頂上平坦部の板厚との関係が、 $t_2/t_3 \geq 0.74$ 、 $t_3/t_1 \geq 1$ の関係を満たすことが好ましい。本範囲に規定することにより、表層貴金属層の微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴う下地母材の露出を、より一層効果的に抑制することができる。

【0043】

【燃料電池用セバレータの製造方法】

上記燃料電池用セバレータ1は、以下に示す製造方法により製造することができる。

【0044】

まず、下地母材である金属板として、鉄基合金、Ni基合金、Ti基合金及びステンレス合金の中から選択される1種又は2種以上を組み合わせた合金板を準備し、金属板の両面に金(Au)等の貴金属により0.01～0.05 [μm]の厚さの貴金属層を形成する。その後、5[%]以上との圧下率により圧延してクラック化薄板を作製する。なお、圧下率を5[%]以上として圧延加工を施したが、圧下率が5[%]未満になると、表面金属層の欠陥が大きくなり、耐食性が低下するからである。

【0045】

貴金属層を金属板上に形成する方法は、真空蒸着、スパッタリング、イオンプレーティ

ングなどのPVD処理、CVD処理及び電気めっき、無電解めっき等のめっき処理が挙げられる。また、圧延は、金属板と貴金属層との密着力を向上させて、貴金属層のボーラス構造を緻密化すると共に、ピンホールを閉孔して耐食性を向上させるものであり、通常使用される圧延ロールを用いて圧延することができる。

【0046】

作製したクラッド化薄板を所定サイズに切り出し、ポリエチレンやポリエチレン等の高分子材料により被覆した後、高分子材料により被覆したクラッド化薄板を張り出し成形して、燃料電池用セパレータとした。なお、張り出し成形については、後述する。

【0047】

金属板上に貴金属層を形成したクラッド化薄板を使用することにより、セパレータと隣接するガス拡散電極等の構成材料との接触抵抗を低く抑えることができ、燃料電池の発電効率を維持でき、優れた耐久信頼性を有する燃料電池用セパレータを低成本により得ることができる。また、前述した材料を使用してクラッド化薄板を構成することにより、燃料電池を小型化した場合においても強度を確保することができ、燃料電池用セパレータを薄型化して、出力密度の高い燃料電池を得ることができる。次に、張り出し成形について説明する。

【0048】

張り出し成形は、ガス流路部の断面形状が所定の形状となるように、2段以上の多段プレス成形をするものである。多段プレス成形は、クラッド化薄板を延伸するための予備プレス成形工程を1段～2段と、所定の形状とする仕上げプレス成形工程1段と、を有する。そして、予備プレス成形工程にて、クラッド化薄板を十分に延伸しておくことにより、仕上げプレス成形工程でのリブ山肩部の曲げ加工時に、クラッド化薄板の面側におけるガス流路溝と直交する方向に圧縮応力を負荷することができ、この結果、表層貴金属層の微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴う下地母材の露出を抑制することができる。

【0049】

より具体的には、予備プレス成形工程後における成形高さが、製品の成形高さの1.25倍以上となるように成形する方が好ましく、より好ましくは1.3倍以上である。予備プレス成形工程後における成形高さを製品の成形高さの1.25倍と規定したが、1.25倍未満であれば材料を十分に延伸することができず、その後の仕上げプレス成形工程にて所定形状にすることができないからである。

【0050】

また、セパレータ断面のリブ山肩部、板厚t2の表面において、貴金属層に微小クラックが発生せず下地母材である金属板が露出しないか、あるいは、貴金属層に微小クラックが発生して金属板が露出しても、露出した金属板の面積率を1[%]以下とすることが好ましい。金属板が露出した場合に、露出した金属板の面積率を1[%]以下と規定することにより、プレス成形後の耐食性が、プレス成形前のクラッド化薄板の状態と同等、又は耐食性の悪化を無視できる状態とすることができる。

【0051】

このように、流路断面のリブ山肩部で発生する表層貴金属層の微小クラックの頻度を直接規定することにより、表層貴金属層での微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴い下地母材が露出して、耐食性の低下の度合いを完全に無視できる範囲にまで抑制することができる。

【0052】

以下、実施例1～実施例5、比較例1及び比較例2により、各セパレータを作製して耐食性を評価した。

【0053】

実施例1～実施例5

実施例1～実施例5では、材料として、t0.11[mm]のSUS316L溶体化処理(BA)材の薄板材の両面に、厚さ0.03[μm]のAuめっきを施し、これを圧下率10[%]の冷間

圧延加工を施してクラッド化した、厚さ 0.1 [mm] のクラッド化薄板を使用した。なお、セパレータ周辺部のプレス成形加工を受けていない部分の板厚 t_4 は、0.1 [mm] である。

【0054】

クラッド化薄板材を、寸法 150 [mm] × 150 [mm] に切り出し、ガス流路部（アクティブエリア）寸法 100 [mm] × 100 [mm] のインターデジテート型流路を張り出し成形し、セパレータとした。

【0055】

実施例 1 から実施例 5 までは、予備プレス成形工程におけるクラッド化薄板を延伸する量、すなわち、予備プレス成形時の成形高さを変化させて、断面形状を各種変えてセパレータを作製した。

【0056】

比較例 1～比較例 2

本比較例では、上記実施例 1～実施例 5 と同様の方法を用いてセパレータを製造し、予備プレス成形時の成形高さを変えて、断面形状を各種変えたものである。

【0057】

上記実施例 1～実施例 5、比較例 1 及び比較例 2 から得られた各セパレータについて、ガス流路部中央を切り出し、ポリエステル等の高分子材料に埋め込んだ後、研磨してガス流路部の流路に直交する方向の断面を出して、光学顕微鏡により断面を観察した。

【0058】

各セパレータの断面を観察した結果、断面光学顕微鏡写真の代表例を図 4 から図 6 までに示す。

【0059】

図 4 は、実施例 1 のセパレータのガス流路部における断面形状を示す光学顕微鏡写真である。図 5 は、比較例 2 のセパレータのガス流路部における断面形状を示す光学顕微鏡写真である。また、図 6 は、予備プレス成形終了後におけるセパレータの断面形状を示す光学顕微鏡写真である。図 4 から図 6 までに示すセパレータの断面を各々観察して、ガス拡散層に接触する面側における、リップ山中央部であるリップ山平坦部 7 の板厚 t_1 、リップ山肩部の板厚が最も薄い箇所の板厚 t_2 及びリップ山斜面部 8 の板厚 t_3 を各々測定した。また、測定位置近傍における外側角部曲率半径 R_{out} 、及び裏側の内側隅部において曲率半径が最も小さい箇所の隅部曲率半径 R_{in} を同時に測定した。測定した値に基づき各種のパラメータを算出して、セパレータの寸法を示すと共に算出した値を表 1 に示した。

【表1】

予備成形プレス工程	予備成形 成形高さ [mm]	予備成形 段数	製品 成形高さ [mm]	予備成形 品形状 さ	セバーラータの製品形状										成形前ク ラップ材に ガス流路構 造方向と直交 する方向の 応力	成形母 材露出 面積率 [%]	下地母 材露出 面積率 [%]	
					各部位の板厚 [mm]			背部曲率半 径 [mm]			板厚曲率バラメータ							
t1	t2	t3	t4	Rin	Rout	t2/t4	Rin+2	Rout/2	Rout/Rin	t1/t3	2/t3							
実施例1	0.82	1段	0.63	1.3052	0.079	0.076	0.091	0.101	0.228	0.36	0.76	0.30	1.19	4.76	1.59	0.87	0.84	1.20
実施例2	0.83	1段	0.61	1.2547	0.086	0.076	0.088	0.101	0.145	0.28	0.76	0.22	1.26	3.67	1.93	0.87	0.87	1.15
実施例3	0.85	2段	0.82	1.3688	0.083	0.080	0.088	0.101	0.172	0.27	0.78	0.25	1.07	3.38	1.57	0.94	0.81	1.05
実施例4	0.80	1段	0.63	1.2630	0.084	0.078	0.084	0.101	0.104	0.49	0.76	0.18	2.72	6.45	4.70	1.00	0.80	1.30
実施例5	0.75	1段	0.59	1.2671	0.074	0.072	0.091	0.101	0.067	0.80	0.72	0.14	4.31	8.32	8.92	0.82	0.80	1.49
比較例1	0.75	1段	0.61	1.2346	0.084	0.067	0.088	0.101	0.082	0.76	0.66	0.13	5.86	11.30	12.17	0.95	0.76	5.20
比較例2	0.70	1段	0.58	1.2038	0.084	0.064	0.089	0.101	0.052	2.37	0.64	0.12	20.34	36.72	45.60	0.93	0.72	8.4
																19.0	10.50	

【0060】

表1に示すように、実施例1乃至実施例5の各セパレータは、セパレータの製品成形高さに対する予備成形高さの比率が1.25以上であり、また、プレス成形後に得られたセパレータの各形状は、いずれも $t_2 \geq 0.7 \times t_4$ の関係を満たしていた。

次に、実施例1～実施例5、比較例1及び比較例2の各セパレータにおけるガス拡散層と接触するガス流路部の中央部を切り出して、リップ山肩部での表層貴金属層の微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴う下地母材の露出を調査した。その後、切り出したセパレータの一部をn-ヘキサンにより超音波洗浄した後、オージェ電子分光分析を行った。オージェ電子分光分析は、電界放射型オージェ電子分光分析装置(PHI製Model1680)を使用して、電子線加速電圧10[kV]、ビーム径～Φ3.5[nm]、測定領域を1.60[μm]×2.00[μm](500倍)、2.56×2.56ピクセルの条件として測定したものである。この測定条件下において、Au及び下地ステンレス母材の主元素であるFeについて元素マッピングを行うと共に、分析位置と同一視野のSEM(走査型電子顕微鏡)観察像を取得した。

【0061】

図7～図9は、実施例1の観察結果を示すものであり、図7は実施例1における分析位置同一視野のSEM観察像を示す図、図8はAuマッピング結果を示す図、図9はFeマッピング結果を示す図である。

【0062】

また、図10～図12は、比較例2の観察結果を示すものであり、図10は比較例2における分析位置同一視野のSEM観察像を示す図、図11はAuマッピング結果を示す図、図12はFeマッピング結果を示す図である。なお、図8、図9、図11及び図12に示す各マッピングでは、白い部分10からAuまたはFeの元素が検出されており、黒い部分11からAuまたはFeの元素が検出されていないことを示している。

【0063】

また、オージェ電子分光分析では、情報検出できる深さは数[nm]程度である。このため、図8及び図11に示すAuマッピング結果により、Auが検出されない部分(黒い部分11)と、図9及び図12に示すFeマッピング結果により、Feが検出された部分(白い部分10)と、の位置及び形状が合致している場合は、図7及び図10のSEM観察像に示すように、表層であるAu層が破断してしまい、下地であるステンレス母材が露出していると判断する。

【0064】

実際、比較例2のセパレータの観察像を見ると、図11に示すように、Auマッピング結果によりAuが検出されない部分(黒い部分11)と、図12に示すように、同視野のFeマッピング結果によりFeが検出される部分(白い部分10)と、の位置及び形状が合致している部分が多数あり、合致している部分の長さ及び幅は、それぞれ20[μm]～30[μm]、5[μm]～10[μm]程度であった。そして、白い部分10と黒い部分11とが合致している箇所において、Au層が破断して下地母材であるステンレスが露出していることが判った。これに対して、実施例1のセパレータでは、図8に示すAuマッピング結果によりAuが検出されない部分(黒い部分11)と、図9に示すFeマッピング結果によりFeが検出される部分(白い部分10)と、の位置及び形状が合致している部分は少なく、位置及び形状が合致している部分の長さ及び幅はいずれも数[μm]程度であった。このため、実施例1のセパレータでは、表層であるAu層が破断して、下地母材であるステンレス母材が露出した箇所がほとんど無いことが判明した。

【0065】

[面積率の測定]

上記図7から図12までに示すSEM観察像及びマッピング結果から、表層であるAu層が破断して下地であるステンレス母材が露出した箇所の面積率を測定した。なお、面積率の測定は、下地母材であるステンレスが露出した箇所の面積を測定し、セパレータ表面の全面積に対する割合を算出して下地母材露出面積率[%]を求め。その結果を表1に示した。

【0066】

[耐食性の評価]

上記実施例1～実施例5及び比較例1～比較例2から得られたセパレータ流路部の中央部を切り出して、電気化学的な手法である定電位電解試験を用いて、耐食性の低下の度合いを評価した。

【0067】

燃料電池では、水素極側に比較して酸素極側に最大で1[V]程度の電位がかかる。また、固体高分子電解質膜は、分子中にスルホン酸基等のプロトン交換基を有する高分子電解質膜を飽和に含水させてプロトン伝導性を利用するものであり、強酸性を示す。このため、定電位電解試験では、電位をかけた状態で一定時間保持した。そして、一定時間経過後の腐食電流密度及び溶液中に溶け出した金属イオン量を測定して、セパレータの耐食性を評価した。なお、定電位電解試験の条件は、溶液液性として硫酸酸性pH2とし、温度80[°C]、電位1[V]vs SHE及び保持する一定時間を1000[h]とした。また、試験片は、電極部を3cm角になるように旗幟型試験片を切り出し、切り出した端面、及び、裏面をマスキング材でシールし、表側の2.5[cm]角が電極部となるよう作製した。この定電位電解1000[hr]保持後の溶液中に溶け出した金属元素量をICP-mass分析により定量し、溶け出した金属元素量を電極面積で除した単位電極面積当たり溶出元素量、及び、試験中の腐食電流密度(腐食電流を電極面積で除した値[μA/cm²])にて、耐食性を評価した。

【0068】

定電位電解試験の結果から、成形前における平板状態のクラッド化薄板に対する耐食性悪化倍率を求めた。なお、耐食性悪化倍率は、それぞれの実施例及び比較例について、単位電極面積当たりの溶出元素量を測定し、成形前の平板状態での単位電極面積当たり溶出元素量にて除した値である。その結果を表1に示す。

【0069】

[限界板厚残存率の測定]

上記実施例1～実施例5及び比較例1～比較例2により使用した厚さt0.11[mm]のSUS316L溶体化処理(BA)材の薄板を用いて、球頭張り出し試験を行い、限界板厚残存率を求めた。

【0070】

厚さt0.11[mm]のSUS316L溶体化処理(BA)材から形成した薄板の両面に、厚さ0.03[μm]のAuメッキを施し、これを圧下率10[%]により冷間圧延加工を施してクラッド化して、厚さ0.10[mm]のクラッド化薄板とした。

【0071】

作製したクラッド化薄板に対して、異なる荷重を負荷して試料No.1から試料No.8までの各クラッド化薄板を作製した。また、測定位置を変えて段階的に所定の歪みを負荷した。

【0072】

作製した試料No.1から試料No.8までの各クラッド化薄板について、ガス流路部のリブ山肩部の板厚t2を測定すると共に、各クラッド化薄板についてオージェ電子分光分析を行った。なお、オージェ電子分光分析は、前述した条件と同様とした。

【0073】

試料No.1から試料No.8までの各クラッド化薄板について、表面のAu層に微小クラックが発生し、微小クラックの発生に伴う下地ステンレス母材の露出の程度を観察した。その結果を表2に示す。

【表2】

試料No.	球頭強引出し試験					微小クラック発生の観察結果
	荷重[kgf]	主歪[%]	副歪[%]	平面歪[%]	板厚[mm]	
1	560(破断)	26	14	43.6	0.062	大量に発生
2	560	23	11	36.5	0.069	有り
3	560	22	11	35.4	0.071	有り
4	500	19	11	32.1	0.074	ごく僅かに発生
5	500	17	11	29.9	0.075	ほぼ発生せず
6	450	16	11	28.8	0.076	ほぼ発生せず
7	400	15	10	26.5	0.080	ほぼ発生せず
8	300	9	9	18.8	0.084	ほぼ発生せず

【0074】

さらに、表2に示す結果を表1の結果と照らし合わせて、表層に貴金属層を形成したクラッド化薄板に平面歪みを与え、この時の板厚残存率と表層の貴金属層の破断による下地母材である金属板の露出との関係から限界板厚を求めた。

【0075】

表2に示すように、試料No.4のクラッド化薄板には微小クラックがごく僅かに発生しているが、試料No.5のクラッド化薄板には微小クラックがほぼ発生していなかった。このため、微小クラックの発生限界は平面歪みで30[%]である。

【0076】

また、試料No.5の板厚は0.075[mm]であり、荷重負荷前のクラッド化薄板の厚さが0.10[mm]であり、荷重負荷前の板厚の0.75倍であることが判明した。これらの観察結果から、クラッド化薄板の表面貴金属層が破断して下地母材である金属板が露出することによるセパレータの耐食性の低下が無視できる限界の板厚は0.075[mm]であることが判った。

【0077】

そして、ガス流路部のリブ山肩部における最小板厚t2を、限界板厚以上の厚さとすることにより、ガス流路部のリブ山肩部における表層貴金属層の微小クラックの発生を防止し、微小クラックの発生に伴う下地母材である金属板の露出を低減して、セパレータにおける耐食性の低下を防ぐことができる。

【0078】

このように表1に示す実施例1～実施例5、比較例1及び比較例2を比較して、ガス流路部のリブ山肩部の最も薄い部分の板厚残存率、リブ山肩部の外側曲率と内側曲率および最薄部の板厚との関係、肩部の外側曲率とガス流路断面における各位置の板厚との関係を規定することにより、表層貴金属層の微小クラックの発生及び微小クラックの発生に伴う下地母材の露出量を抑え、耐食性の低下を防止することができる。

【0079】

以上説明したように、本実施形態によれば、セパレータのガス流路部におけるリブ山肩部を所定の厚さの形状とすることにより、耐食性の低下を防止することができ、また、セパレータとガス拡散電極との接触抵抗を低減して燃料電池の発電効率を高めることができる。

【0080】

＜第2実施形態（図13～図15）＞

本実施形態では、第1実施形態で作製した燃料電池用セパレータを用いて単セルを形成し、単セルを複数個積層して燃料電池スタックとし、燃料電池を構成した。

【0081】

図13は、燃料電池スタックの一部を模式的に示した断面図である。図13に示すよう

に、燃料電池スタック 12 は、単セル 13 を複数個積層したものであり、各単セル 13 間の内部に冷却水流路 14 を形成したバイポーラプレート構造を有する。各単セル 13 は、固体高分子型電解質膜 15 の両面に各々酸化剤極を有するガス拡散層 16 と燃料極を有するガス拡散層 17 を形成して膜電極接合体 (MEA) とし、膜電極接合体の酸化剤極側に酸化剤極側セパレータ 18 を配置して内部に酸化剤ガス流路 19 を形成し、膜電極接合体の燃料極側に燃料極側セパレータ 20 を配置して内部に燃料ガス流路 21 を形成している。

【0082】

固体高分子型電解質膜 15 としては、スルホン酸基を有するパーカルオロカーボン重合体膜 (商品名：ナフィオン 1128 (登録商標)、デュポン株式会社) 等を使用することができる。

【0083】

上記燃料電池スタック 12 は、例えば、以下の手順により組み立てることができる。

【0084】

まず、酸化剤極側セパレータ 18 と燃料極側セパレータ 20 を準備し、準備した各セパレータ 18, 20 のリブ山同士を当接し、内部に冷却水流路を形成した。当接したセパレータ 18, 20 上に、固体高分子電解質膜 15 と酸化剤極及び燃料極を有する各ガス拡散層 16, 17 を備えた膜電極接合体 (MEA) を重ね合わせて、さらに、交互にセパレータ 18, 20 と膜電極接合体とを複数重ね合わせて積層した。積層後、図 14 に示すように、両端部にエンドフランジ 22 を配置して外周部を締結ボルト 23 により締結して、燃料電池スタック 24 を構成した。図 15 に、燃料電池スタック 24 の斜視図を示す。

【0085】

本実施形態によれば、本発明の実施の形態に係る燃料電池用セパレータを使用して燃料電池スタックを組み立てることにより、コンパクトかつ高効率な燃料電池スタックを有する燃料電池を提供することができる。

【0086】

また、本実施形態によれば、発電効率を損なうことなく高い発電効率を維持できると共に、燃料電池スタックを小型化できる。

【0087】

<第3実施形態 (図 16) >

本実施形態では、燃料電池車両の一例として、第2実施形態により作製した燃料電池スタックを含む燃料電池を動力源として用いた燃料電池電気自動車を挙げて説明する。

【0088】

図 16 は、燃料電池スタックを搭載した電気自動車の外観を示す図である。図 16 (a) は電気自動車の側面図、図 16 (b) は電気自動車の上面図であり、図 16 (b) に示すように、車体 25 前方に、左右のフロントサイドメンバとフードリッジのほか、フロントサイドメンバを含む左右のフードリッジ同士を互いに連結するダッシュロア部材をそれぞれ組み合わせて溶接接合したエンジンコンパートメント部 26 を形成している。本発明の実施の形態に係る電気自動車では、エンジンコンパートメント部 26 内に燃料電池スタック 24 を搭載している。

【0089】

本実施形態によれば、本発明の実施の形態に係る燃料電池セパレータを適用した発電効率の高い燃料電池スタックを自動車等の車両に搭載することにより、燃料電池電気自動車の燃費及びエネルギーの効率向上を図ることができる。

【0090】

また、本実施形態によれば、小型化した軽量の燃料電池スタックを車両に搭載することにより、車両重量を低減して省燃費化を図ることができ、走行距離の長距離化を図ることができる。

【0091】

さらに、本実施形態によれば、小型の燃料電池を移動体車両等に搭載することにより、

車室内空間をより広く活用することができ、スタイリングの自由度を確保できるという効果を得ることができる。

【0092】

なお、燃料電池車両の一例として電気自動車を挙げたが、本発明は電気自動車等の車両に限定されるものではなく、電気エネルギーが要求される航空機その他の機関にも適用することが可能である。

【図面の簡単な説明】

【0093】

【図1】本発明の第1実施形態における、インター・デジテート型流路を形成した固体高分子型燃料電池用セパレータのガス流路面側を示す上面図である。

【図2】図1に示す固体高分子型燃料電池用セパレータの断面形状を示す模式図である。

【図3】図1に示す固体高分子型燃料電池用セパレータのガス流路部を斜視的に示す模式図である。

【図4】実施例1のセパレータのガス流路部における断面形状を示す光学顕微鏡写真である。

【図5】比較例2のセパレータのガス流路部における断面形状を示す光学顕微鏡写真である。

【図6】予備成形終了後におけるセパレータの断面形状を示す光学顕微鏡写真である。

【図7】実施例1のオージェ電子分光分析位置と同一視野のSEM観察像を示す写真である。

【図8】実施例1のオージェ電子分光分析によるAuマッピング結果を示す写真である。

【図9】実施例1のオージェ電子分光分析によるFeマッピング結果を示す写真である。

【図10】比較例2のオージェ電子分光分析位置と同一視野のSEM観察像を示す写真である。

【図11】比較例2のオージェ電子分光分析によるAuマッピング結果を示す写真である。

【図12】比較例2のオージェ電子分光分析によるFeマッピング結果を示す写真である。

【図13】本発明の第2実施形態における、燃料電池スタックの一部を模式的に示した断面図である。

【図14】本発明の第2実施形態における、燃料電池スタックの外観を示す構成図である。

【図15】本発明の第2実施形態における、燃料電池スタックを示す斜視図である。

【図16】本発明の第3実施形態における、燃料電池スタックを搭載した電気自動車の外観を示す図であり、(a)は電気自動車の側面図、(b)は電気自動車の上面図である。

【図17】従来における、燃料電池スタックを形成する単セルの構成を示す断面図である。

【図18】従来における、プレート状のカーボン製セパレータを使用した単セルの構成を示す断面図である。

【符号の説明】

【0094】

1…固体高分子型燃料電池用セパレータ，

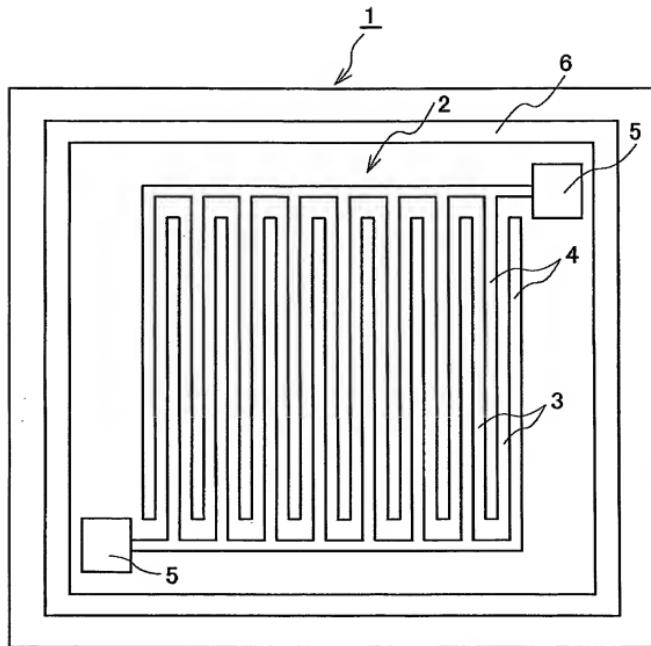
2…中央部，

3…リップ山，

4…ガス流路溝，

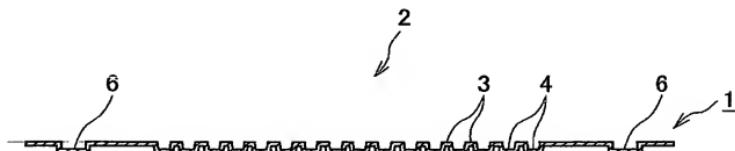
- 5 … ガスマニホールド,
- 6 … ビード,
- 7 … リブ山平坦部,
- 8 … リブ山斜面部,
- 9 … ガス流路溝底部,
- 10 … 白い部分,
- 11 … 黒い部分,
- 12 … 燃料電池スタック,
- 13 … 単セル,
- 14 … 冷却水流路,
- 15 … 固体高分子型電解質膜,
- 16, 17 … ガス拡散層,
- 18 … 酸化剤極側セパレータ,
- 19 … 酸化剤ガス流路,
- 20 … 燃料極側セパレータ,
- 21 … 燃料ガス流路,
- 22 … エンドフランジ,
- 23 … 締結ボルト,
- 24 … 燃料電池スタック,
- 25 … 車体,
- 26 … エンジンコンパートメント部,

【書類名】 図面
【図 1】

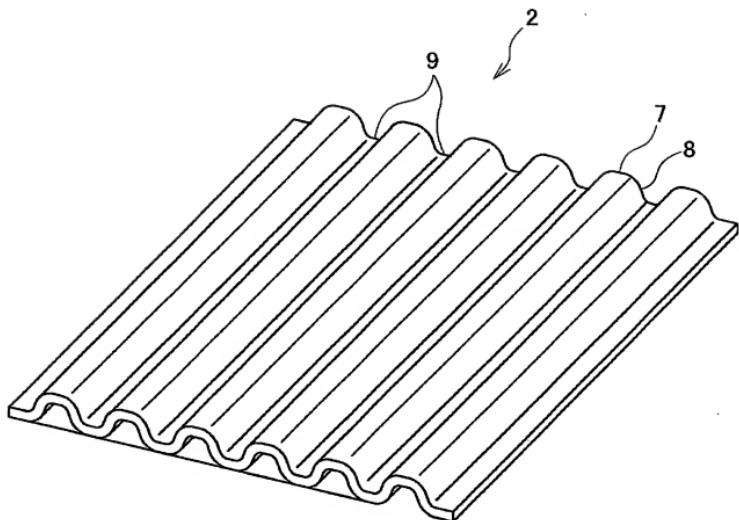


1:セパレータ
2:中央部
3:リブ山
4:ガス流路溝
5:マニホールド
6:ビード部

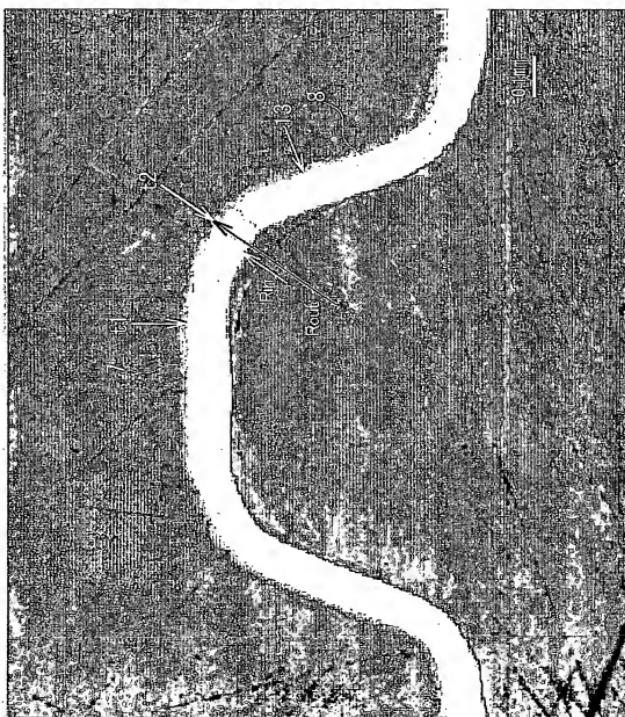
【図 2】



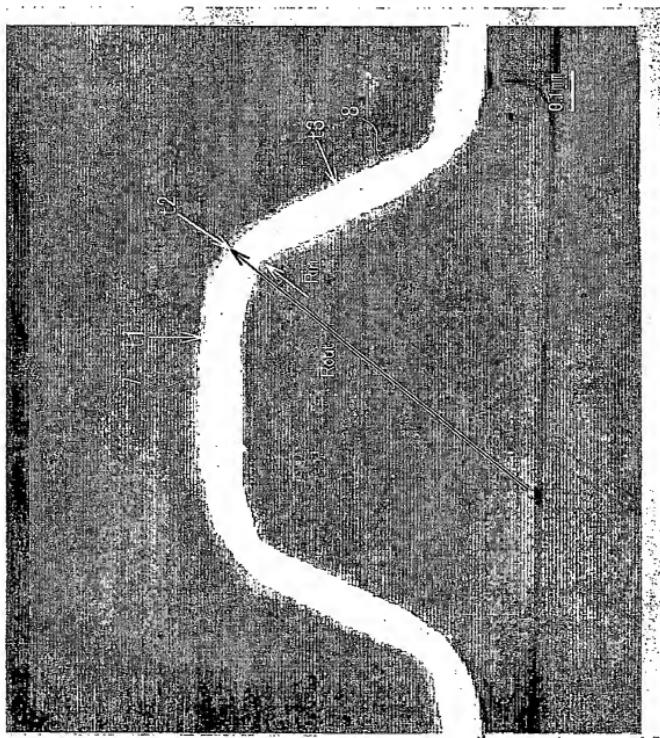
【図3】



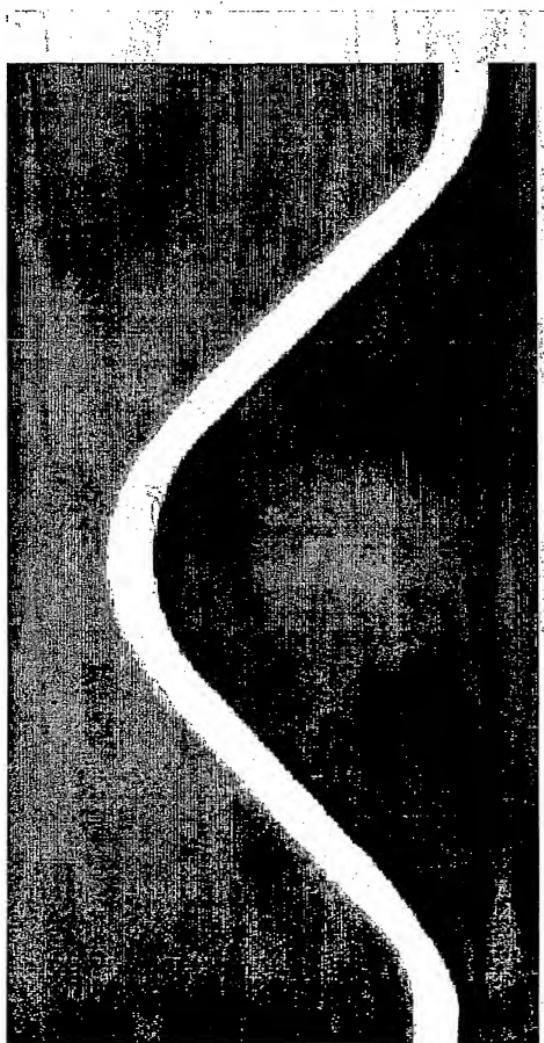
【図4】



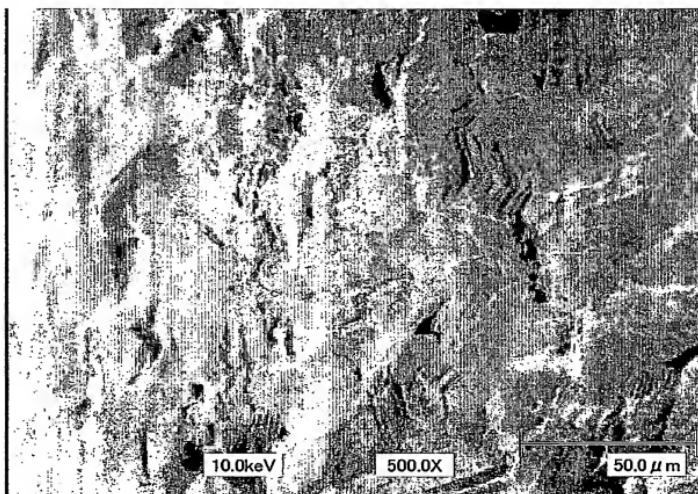
【図5】



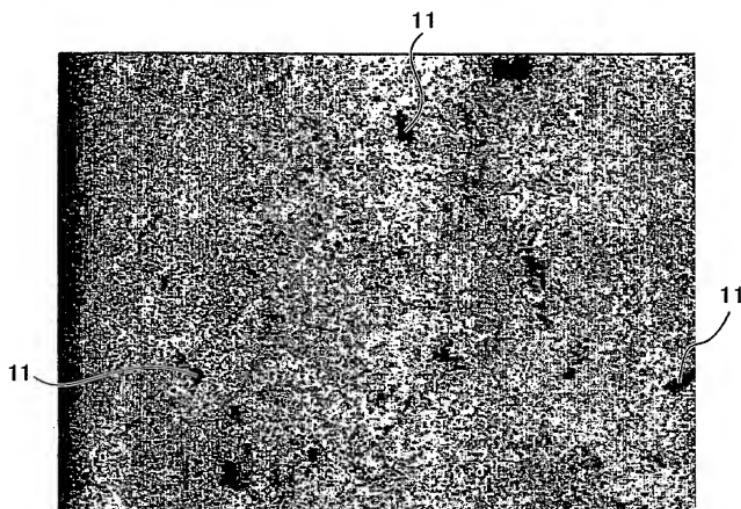
【図6】



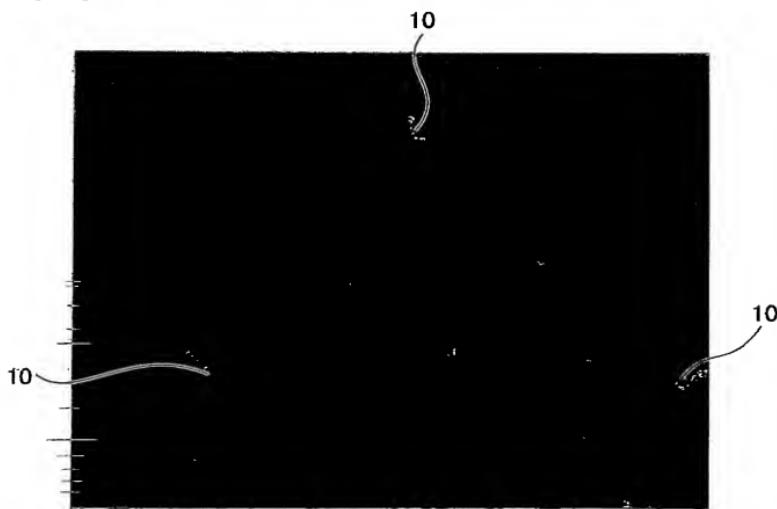
【図7】



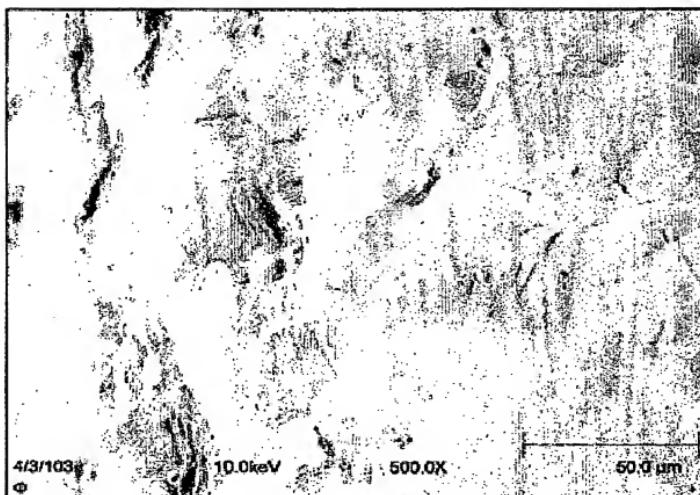
【図8】



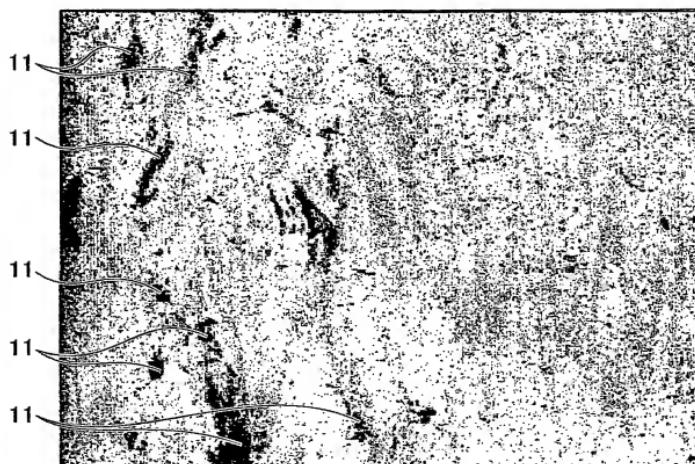
【図9】



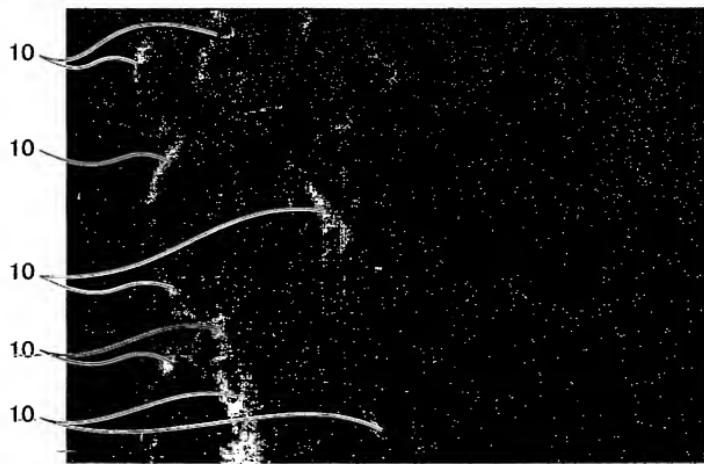
【図10】



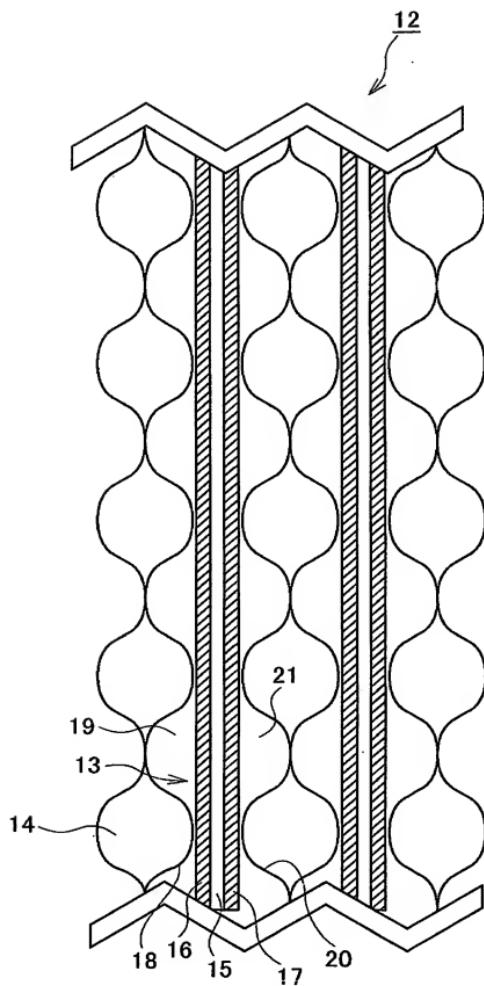
【図11】



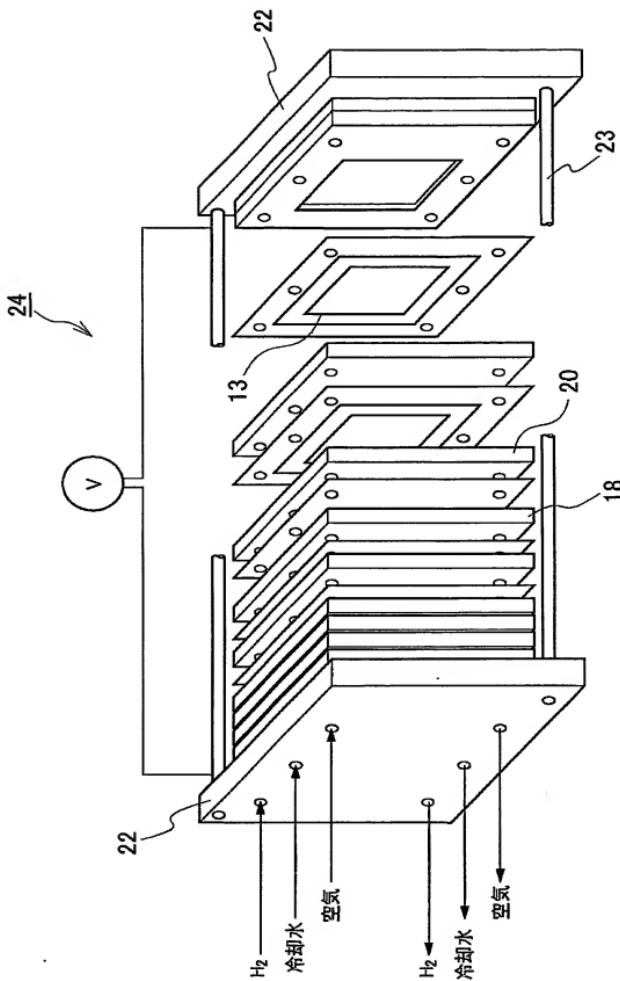
【図12】



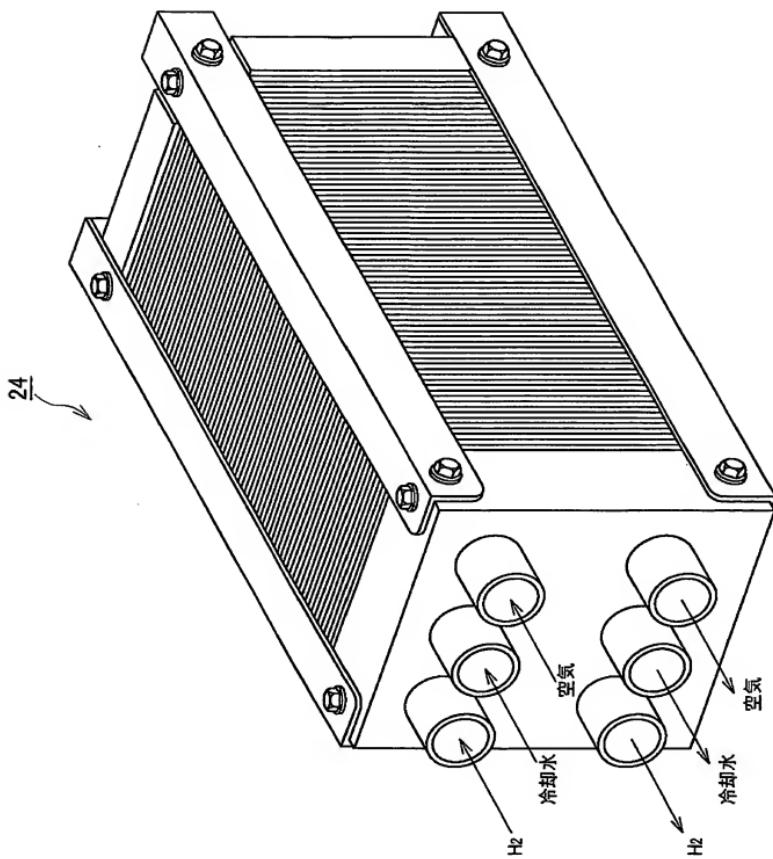
【図13】



【図14】

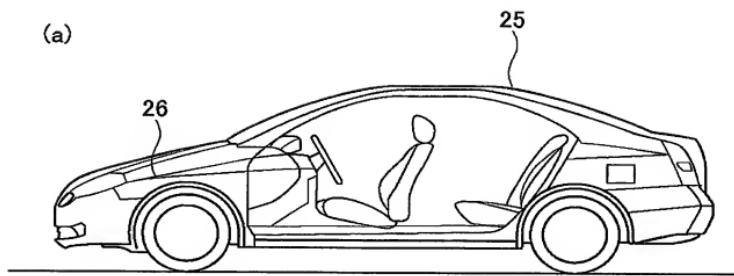


【図15】

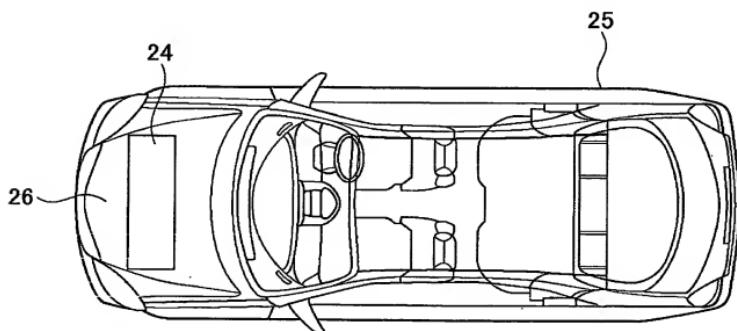


【図16】

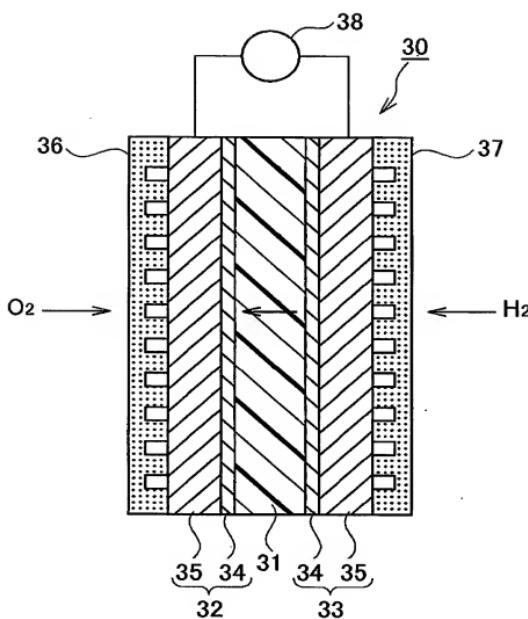
(a)



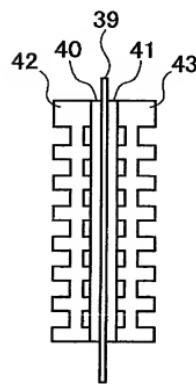
(b)



【図17】



【図18】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】 耐食性低下を防ぐと共にガス拡散電極との接触抵抗を減らし、燃料電池の発電効率を高めた燃料電池用セパレータ、その製造方法、燃料電池スタック及び燃料電池車両を提供する。

【解決手段】 金属板表面上に貴金属層を形成して 5 % 以上の圧下率により圧延加工を施したクラッド化薄板に対しプレス成形し、中央部 2 に断面形状が所定の波型又は凹凸型としたガス流路部（ガス流路溝）4 を形成すると共に、中央部 2 の外周に平坦部（ビード部 6 ）を形成し、予め、クラッド化薄板の貴金属層の破断及び金属板露出による耐食性の低下が無視できる限界の限界板厚残存率を求め、ガス流路部 4 流路に直交する方向の断面形状について、リブ山肩部の最も板厚が薄い部分の板厚 t_2 、周辺部のセパレータの板厚 t_4 とした場合に、 $t_2 \geq t_4 \times \text{限界板厚残存率}$ の関係を満たすことを特徴とする。

【選択図】 図 1

特願 2003-330633

出願人履歴情報

識別番号

[000003997]

1. 変更年月日

1990年 8月31日

[変更理由]

新規登録

住 所

神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

氏 名

日産自動車株式会社

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.